Exposition decennale de l'Automobile. PARIS.
Novembre 1907. — Rétrospective de la voiture
automobile / publié sous la direction de Gustave RIVES.
— Paris : Imprimerie L. Pochy, (s.d). — 107 p. ;
illust.



(L'affiche de la Decennale, par Rochegrosse.)

LA SECTION RÉTROSPECTIVE

EXPOSITION DÉCENNALE DE L'AUTOMOBILE

du CYCLE et des SPORTS

ORGANISÉE PAR

l'Automobile Club de France

Société d'Encouragement

AVEC LE CONCOURS DES

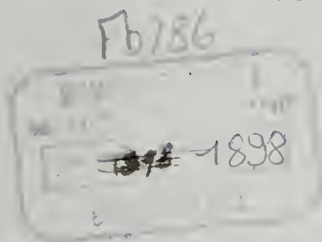
CHAMBRES SYNDICALES DES INDUSTRIES DE L'AUTOMOBILE, DU CYCLE ET DES SPORTS

Grand Palais et Esplanade des Invalides. — Paris, Novembre 1907

LA RÉTROSPECTIVE

de la

VOITURE AUTOMOBILE



Publié sous la direction de

M. GUSTAVE RIVES, C. ✻

Président du Comité d'organisation, Commissaire général ;

avec le concours de

M. LÉON AUSCHER, ✻

Président de la Commission de la Section Rétrospective ;

et de M. JACQUES BALLIF, *Secrétaire.*



VUE DE NUIT DE L'EXPOSITION (GRAND PALAIS).

(Cliché de l'Union Photographique française.)

COMITÉ D'ORGANISATION

de l'Exposition Décennale de l'Automobile, du Cycle et des Sports

M. le Baron **Van ZUYLEN de NYEVELT**, Président de l'Automobile Club de France, *Président d'Honneur ;*

Président :
M. **Gustave RIVES**, C. ✻,
Membre du Conseil d'Administration de l'Automobile-Club de France,
Vice-Président de l'Association Générale Automobile

Vice-Présidents :
M. le Marquis **de DION**, député,
Président de la Chambre Syndicale de l'Automobile ;

M. **DARRACQ**, O. ✻,
Président de la Chambre Syndicale du Cycle et de l'Automobile.

M. **POIRIER**,
Président du Syndicat des Fabricants de Cycles.

MEMBRES NOMMÉS PAR L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE

MM. **Arenberg** (Prince **Pierre d'**), Membre du Comité de l'A. C. F. ;
Ballif (A.), O. ✻, Président du Touring-Club de France ;
Chaix (Edmond), Président de la Commission de Tourisme de l'A. C. F. ;
Chasseloup-Laubat (Marquis de), ✻, Ingénieur civil, Membre du Conseil de l'A. C. F. ;
Dumontpallier (Louis), ✻, Secrétaire-général de l'A. C. F. ;
Huillier (Georges), Membre du Comité de l'A. C. F. ;
Knyff (Chevalier **René de**), ✻, Président de la Commission sportive de l'A. C. F.

MM. **La Valette** (Comte de), Membre du Conseil de l'A. C. F. ;
Lehideux-Vernimmen (A.), ✻, Trésorier de l'A. C. F. ;
Loreau (Alfred), ✻, Président de la Commission technique de l'A. C. F. ;
Martin du Gard, Président de l'Association générale Automobile ;
Rollepot (Alfred de), Secrétaire général de l'A. C. F. ;
Thévin (F.), Membre du Comité de l'A. C. F. ;
Turckheim (Baron de), ✻, Membre du Comité de l'A. C F.

MEMBRES NOMMÉS PAR LA CHAMBRE SYNDICALE DE L'AUTOMOBILE

MM. **Richard (Félix-Max.)**, ✻, Ingénieur, Président d'Honneur ;
Mors (E.), ✻, Industriel, Vice-Président ;
Peugeot (Armand), O. ✻, Industriel, Vice-Président ;
Desmarais (Léon), ✻, Industriel, Trésorier ;
Bocandé, Industriel, Secrétaire général ;
Gobron, Sénateur, ✻, Industriel, Secrétaire-Archiviste ;
Blin (E.), ✻, Industriel ;

MM. **Ducellier (G.)**, Industriel ;
Kellner, ✻, Industriel ;
Krieger, ✻, Ingénieur-Électricien ;
Loisel, Négociant ;
Longuemare, Constructeur ;
Michelin, ✻, Industriel.

MEMBRES NOMMÉS PAR LA CHAMBRE SYNDICALE DU CYCLE ET DE L'AUTOMOBILE

MM. **Chapelle**, ✻, Industriel, Vice-Président ;
Peugeot (Robert), Indust., V.-Président ;
Brosse, Industriel, Secrétaire ;
Morin, Industriel, Trésorier ;

MM **Brébant**, Industriel ;
Chénard, Industriel ;
Créanche, Industriel ;
Deitz, Industriel ;

MM. **Dunois**, Industriel ;
Lespinasse, Industriel ;
Malicet, Industriel ;
Rodrigues, ✻, Industriel.

MEMBRES NOMMÉS PAR LE SYNDICAT DES FABRICANTS DE CYCLES

MM. **Petit (H.)**, Indust., Secrétaire-Trésorier ;
Delachanal, Industriel ;

MM. **Hammond**, ✻, Industriel ;
Lahausse (de), Industriel ;
M. **Sicot**, Industriel.

MM. **Machiels** (baron Robert de), Industriel
Richard (G.), ✻, Industriel

COMMISSION EXÉCUTIVE

Président :
M. **Gustave RIVES**, C. ✻,
Commissaire général délégué ;
Vice-Président :
M. **Abel BALLIF**, O. ✻,
Contrôleur des Comptes ;

M. **André LEHIDEUX-VERNIMMEN**, ✻,
Trésorier :
M. **MARTIN DU GARD**,
Adjoint au Commissaire général
(Contentieux) ;

Membres :
MM. **RICHARD (Félix-Max)**, ✻ ;
CHAPELLE, ✻ ;
PETIT (H.) ;
BOCANDÉ ;
HAMMOND, ✻ ;
BROSSE.

M. Paul Dussoulier, *Docteur en droit, Secrétaire administratif.*

COMMISSION DE LA SECTION RÉTROSPECTIVE

MM. **Léon Auscher**, ✻, *Président* ; **Jacques Ballif**, *Secrétaire ;*
Prince **Pierre d'Arenberg** ; **Henry Binder** ; **Edmond Rheims**, O. ✻, *Membres de la Commission*
Edmond Sagot (Éditeur d'Art), *Délégué à la partie artistique ;*
et la **Commission Exécutive**.



(*Cliché Rol.*)

ENTRÉE DE L'ANNEXE DE L'EXPOSITION (ESPLANADE DES INVALIDES).

Les Temps Héroïques

Quelle jolie idée ce fut que de réunir aux Invalides, lors de la Décennale, les ancêtres de la voiture automobile ! Les reins un peu courbés, les longerons déjetés, une pancarte au cou comme les aveugles du Pont des Arts, nos aïeuls et nos bisaïeuls en fer gardaient l'alignement. Les roues en bataille malgré les rais fendus, la lanterne toujours fière malgré les verres cassés, ils semblaient proclamer que, si l'automobile actuelle est jolie, c'est parce qu'elle est sortie d'eux !

Ils demeuraient cependant un peu grognons dans la place qu'on leur avait assignée. Ah ! S'il faut croire à l'âme des choses, si le *lacrymæ rerum* existe, j'ai entendu plusieurs d'entre eux, je vous jure, se dire assez vaillants encore pour reprendre les bonnes promenades d'autrefois ! Je les ai entendus gémir sur le « rancart » auquel la mode impitoyable les avait si injustement condamnés ! Tudieu ! Parce que vos articulations craquent au réveil, parce qu'on se met en train tout à la douce, parce qu'on n'a pas de roulements annulaires dans les moyeux, ne peut-on plus tenir encore son petit bout de route ?

Les vieillards se résignent mal à n'être plus que du passé. Nos vieux parents automobiles, même notre arrière-grand'maman à vapeur, la Cugnot au ventre en cuivre, tous fussent volontiers repartis à l'aventure sur les chemins si on les eût écoutés ! Ils s'y fussent définitivement disloqués, ou rendus ridicules. On se contenta, plus sagement, de les bien soigner, de leur passer tous les matins un linge de flanelle sur les membres ; et même on les photographia ! C'est l'album des ancêtres de l'automobile que vous allez feuilleter ici, mon cher lecteur ! Ah ! les bonnes têtes, oui !... Mais, tout de même, ah ! les braves gens !...

Les visiteurs donnaient tous à nos vieilles machines un sourire. Un sourire fait de quoi ? D'ironie le plus souvent, avouons-le. Comment des humains ont-ils pu jamais monter là-dedans ? La direction à barre franche, qui sévissait encore il y a quinze ans, paraissait à nos Philistins aussi reculée dans le Temps que la pipe de Mathusalem.

Le sourire chez quelques autres était-il fait de la joie de l'archéologue qui a soudain découvert un gisement de fossiles ? Mammouth et diplodocus ? Je n'ose penser que l'histoire du différentiel à travers les âges ait ses bénédictins !

Le sourire, pour quelques-uns enfin, exprimait la très légère émotion qui les prenait de revoir toute cette ferraille qu'avait autrefois animée leur passion. Une légère émotion, pas un grand remous, un petit et très délicieux clapotis au fond du cœur ! Ça leur remuait les souvenirs des Temps Héroïques !

Les Temps Héroïques de l'automobile !... Nous les touchons presque encore. Ils ont commencé vers 1890 ; ils se sont terminés vers 1900, au moment où s'allumait le XXe siècle. En dix ans le bouleversement s'est fait, et le bénéfice de notre révolution nous a été acquis, sous les formes de l'automobile d'aujourd'hui et de l'aéroplane de demain.

Beaux temps pleins d'angoisse et de charme ! Belles années de désespérance et d'acharnement ! C'était l'époque où les clients présentaient à la Pratique grinchue les modèles nouveaux, où les fanatiques chevauchaient les monstres récalcitrants ! Quelle épopée, admirable et grotesque par parties égales, que la lutte pour la conquête du moteur à explosions !

Aujourd'hui la bête est domptée ; on tourne la manivelle, et l'on s'envole. Autrefois, on tournait la manivelle, et la voiture restait immobile, le derrière sur la fosse. On tournait, on tournait, on tournait jusqu'à ce que la tête vous tournât !

Alors on appelait son domestique et, tandis qu'il tournait, on jouait des registres d'air. Air chaud, air froid, air tiède ? Tout à coup une explosion à contre-sens lançait la manivelle sur le bras du domestique. — « Courage, disait-on, le moteur a parlé ! » Et l'on tournait encore, et le moteur se mettait en route !.. Alors tout le monde se regardait, parce qu'on se demandait pourquoi le moteur était parti ; et, le domestique lui-même en se frottant le poignet, tout le monde se mettait à rire...

On grimpait vite sur la bête ; elle démarrait d'un bond, à la façon d'un kangourou. Et l'on partait pour l'Inconnu !... Car l'on savait bien que l'on serait arrêté trois kilomètres plus loin par une panne, mais on était incapable de prévoir quelle elle serait. Les paris les plus variés s'engageaient entre les voyageurs, et le charme le plus certain du voyage était dans l'imprévu de leurs résultats.

Les engrenages tournaient tous à découvert, car on ne pouvait les priver du seul graissage qu'on eût encore découvert pour eux, et qui était la poussière de la route. Ils étaient faits de bronze, comme des cloches, afin qu'ils fissent assez de bruit pour dispenser le conducteur d'acheter les appareils d'avertissement si onéreux dont les automobiles modernes ont le ridicule de se parer. Les dents de ces engrenages étaient si bien comprises qu'elles se détachaient une à une et tombaient sur le sol de kilomètre en kilomètre, afin de montrer au conducteur le chemin du retour dans le cas où la voiture aurait eu l'idée rare de rentrer au logis par un autre moyen que le chemin de fer.

C'était l'époque économique où l'on ignorait les phares et les projecteurs, si désagréables pour le budget du chauffeur, parce qu'on avait la certitude que la voiture serait dans l'impossibilité incurable de se mouvoir avant que la nuit fût venue.

***

Assis sur le bord de la route, les pieds dans le fossé, les manches de sa chemise retroussées jusqu'aux coudes, un homme enfonçait à grands coups de marteau des clous dans des morceaux de cuir. Qui était-il ? Que faisait-il ? C'était, penserez-vous, un chemineau qui réconfortait ses chaussures à l'agonie ! Point. C'était un chauffeur des temps héroïques qui raccommodait sa courroie.

Sur sa face, aucune impatience ne se pouvait lire ; la philosophie lui était venue à l'user des pannes. Dix kilomètres auparavant, n'avait-il pas refait les joints de culasse de son moteur ? L'eau entrait dans les chambres d'explosion ; les cylindres se transformaient en irrigateurs ! Avec la même résignation il attendait le moment où, les joints de culasse étant réparés et la courroie raccommodée, les brûleurs à leur tour s'éteindraient net, ou bien mettraient le feu à la voiture.

Les temps héroïques ! Ceux où la Carburation planait sur l'automobile comme une fée capricieuse ! Les épousailles de l'air et de l'essence, pratiquées dans de tortueux couloirs, derrière des grillages et des guichets, inquiétaient l'âme du débutant ! Ne suivez pas les rivières, lui disaient les anciens, la carburation en serait troublée ! Les forêts sont à éviter, mon ami, ainsi que les soirées fraîches, ainsi que les matinées froides, ainsi que les jours de grand vent ! Craignez le soleil et redoutez la pluie !...

Des légendes impressionnantes couraient de bouches en bouches. Certains chauffeurs, affirmait-on, possédaient une meilleure carburation que leurs camarades ; ceux-là s'étaient trouvés dans la remise le jour où le Saint-Esprit y était descendu ! Un vieux monsieur très riche engageait, en 1896, contre des appointements de général, un conducteur-mécanicien qui passait pour posséder « la meilleure carburation de tout Paris ».

***

..... Chauffeur des Temps Héroïques, noir vagabond à roulettes, jeune père d'une génération qui couvre la terre aujourd'hui, c'est toi surtout que j'ai admiré aux Invalides, pour ta patience, ton courage, et ta débrouillardise !

L. Baudry de Saunier.

l’Exposition rétrospective

Quelques vues d’ensemble



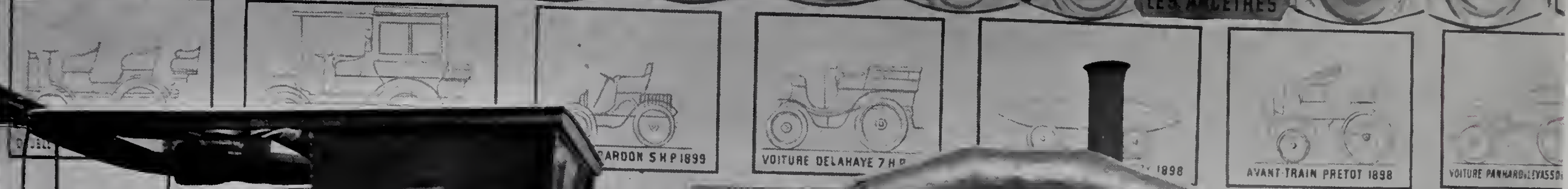


VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE (N° 1). (*Cliché de l'Union Photographique française.*)



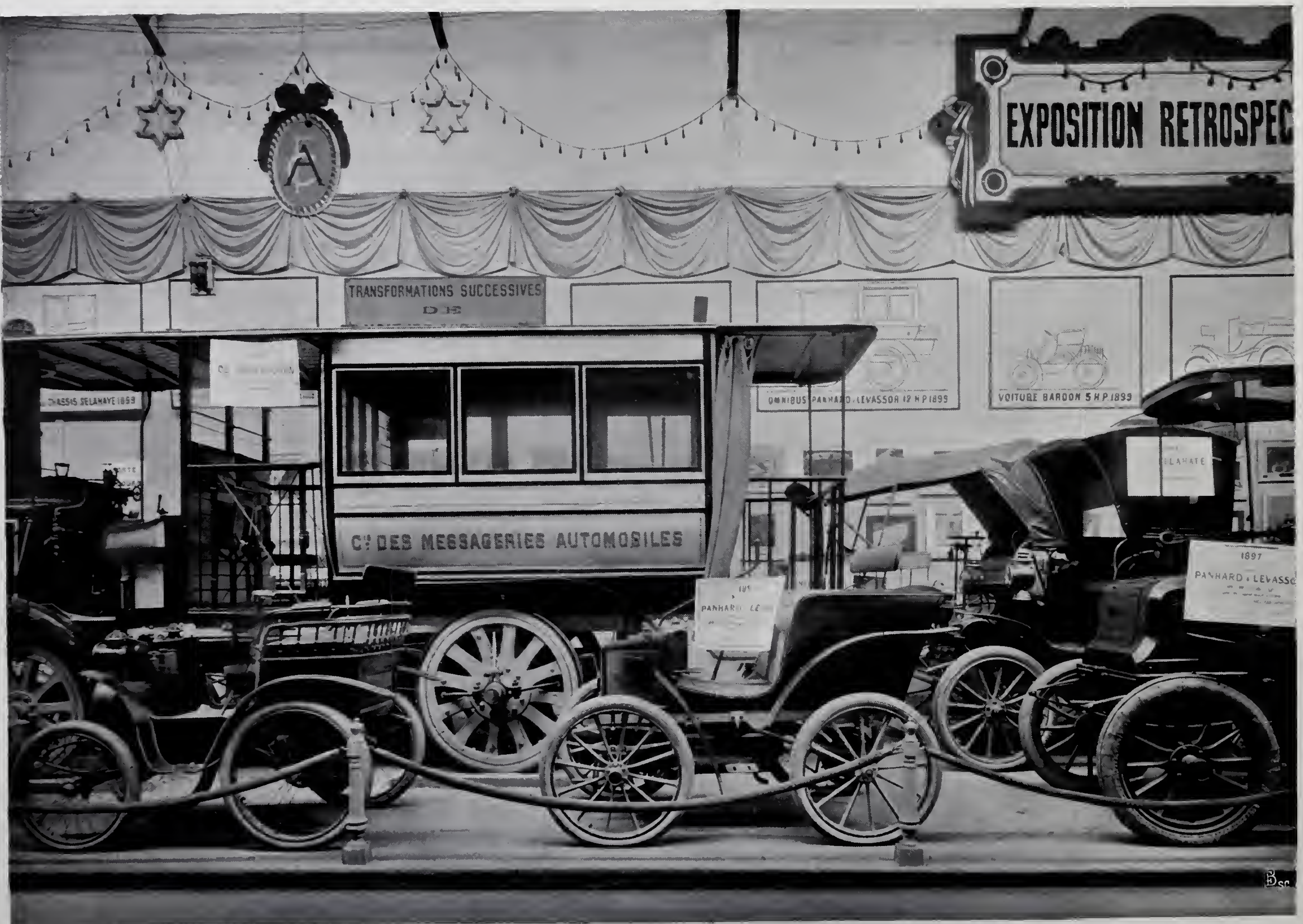
VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE (N° 2).

(Cliché de l'Union Photographique française.)



VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE (N° 3).

(Cliché de l'Union Photographique française.)



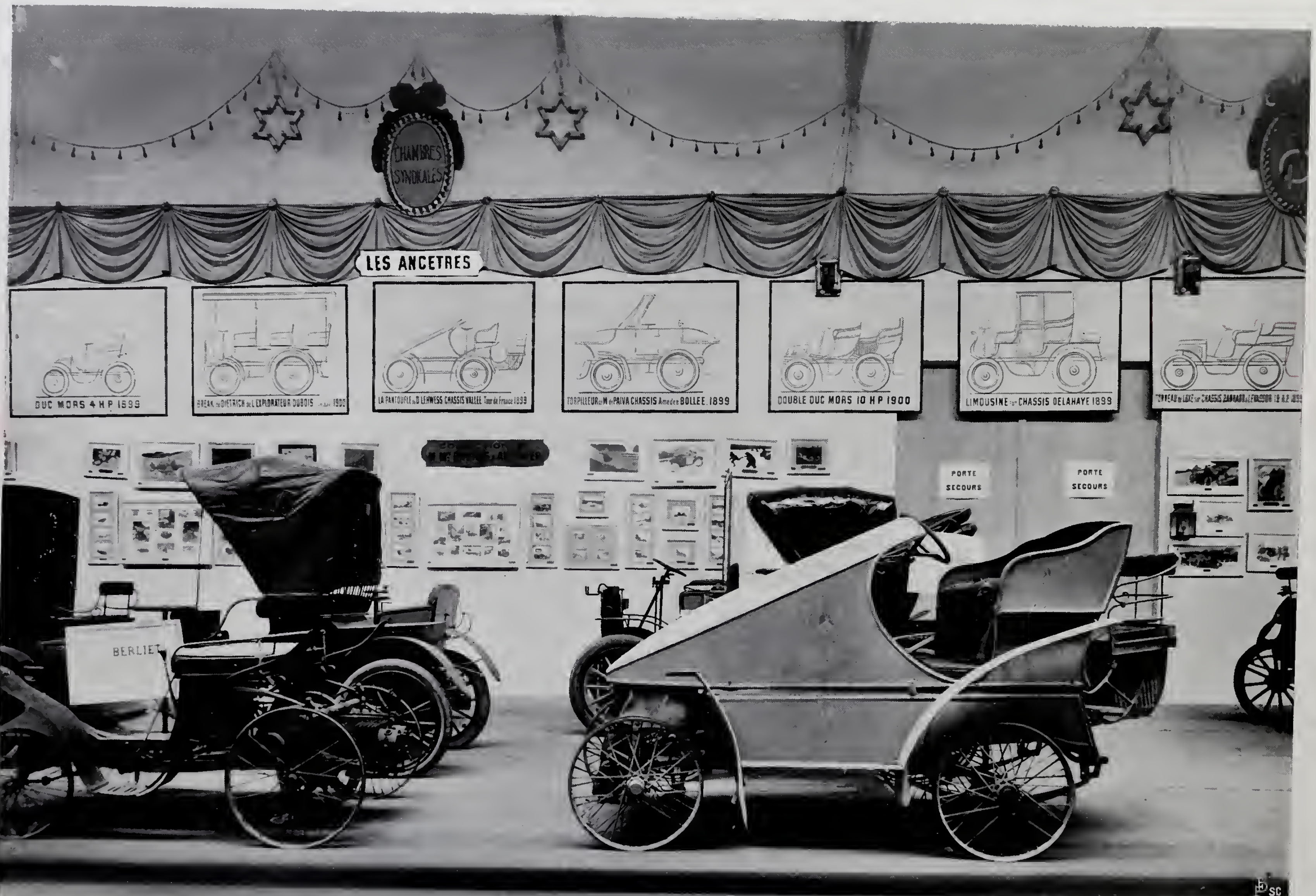
VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE (N° 4).

(Cliché de l'Union Photographique française.)



VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE (N° 5)

(*Cliché de l'Union Photographique française.*)

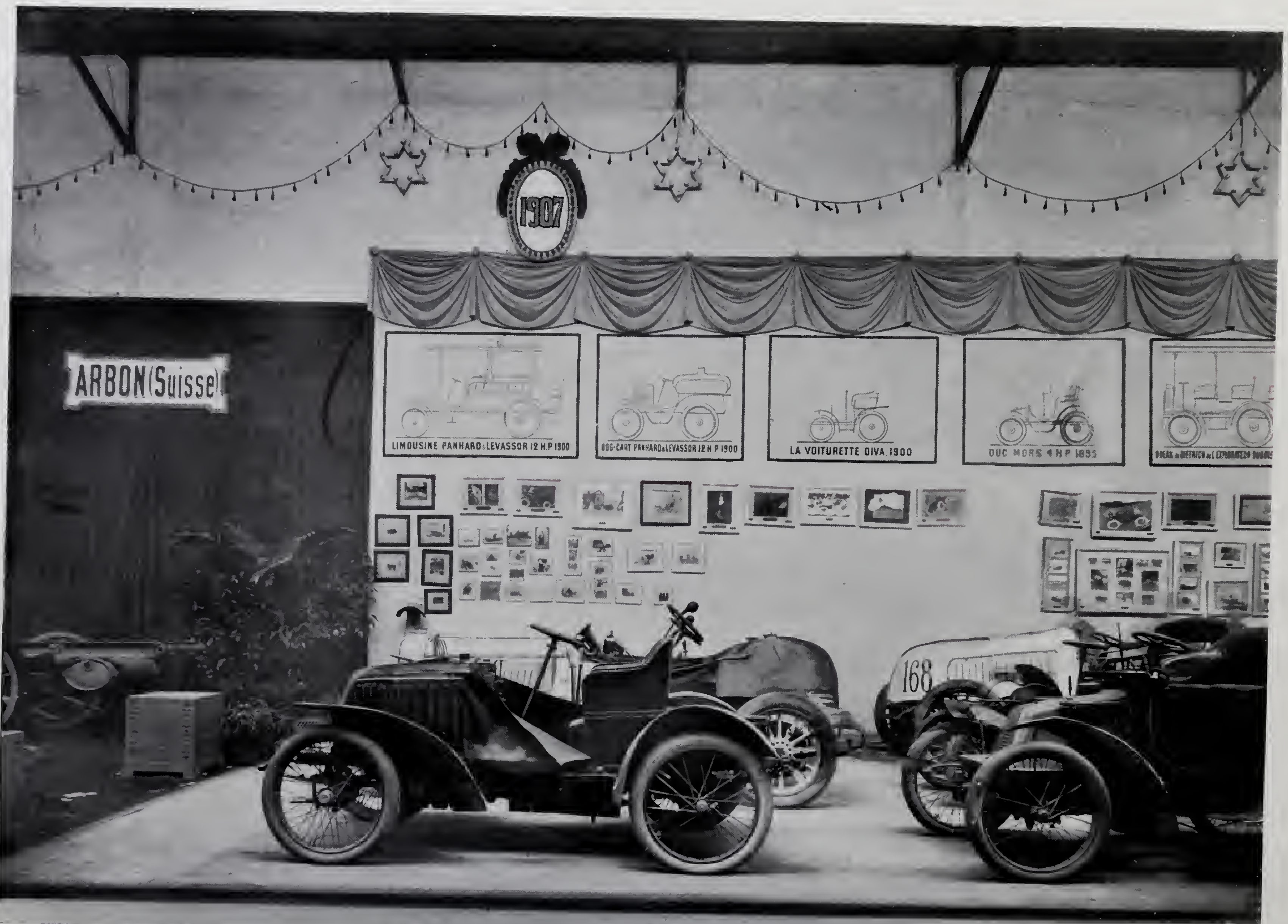


VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE (N° 6).

(Cliché de l'Union Photographique française.)

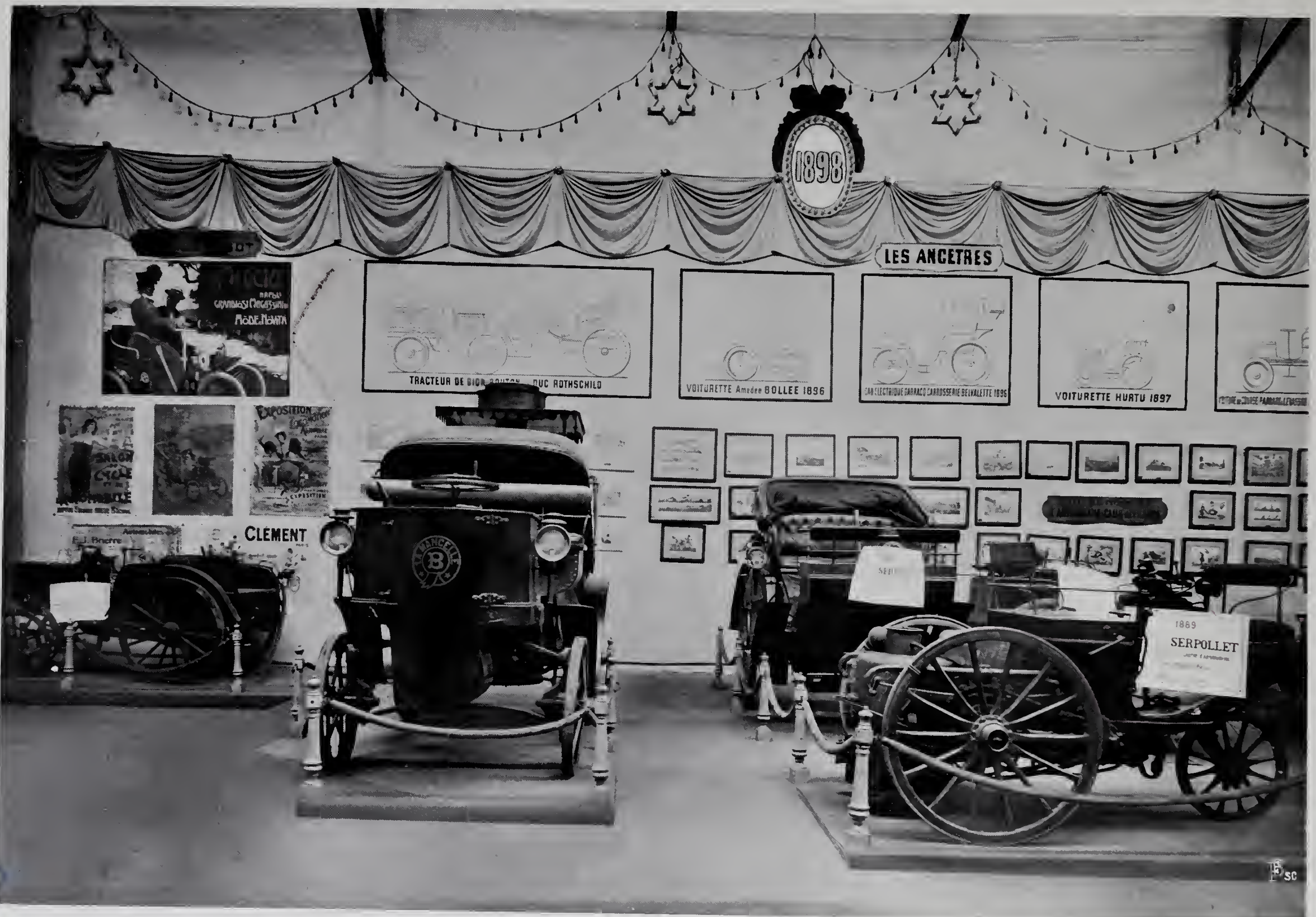
VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE (N° 7)

(Cliché de l'Union Photographique française.)



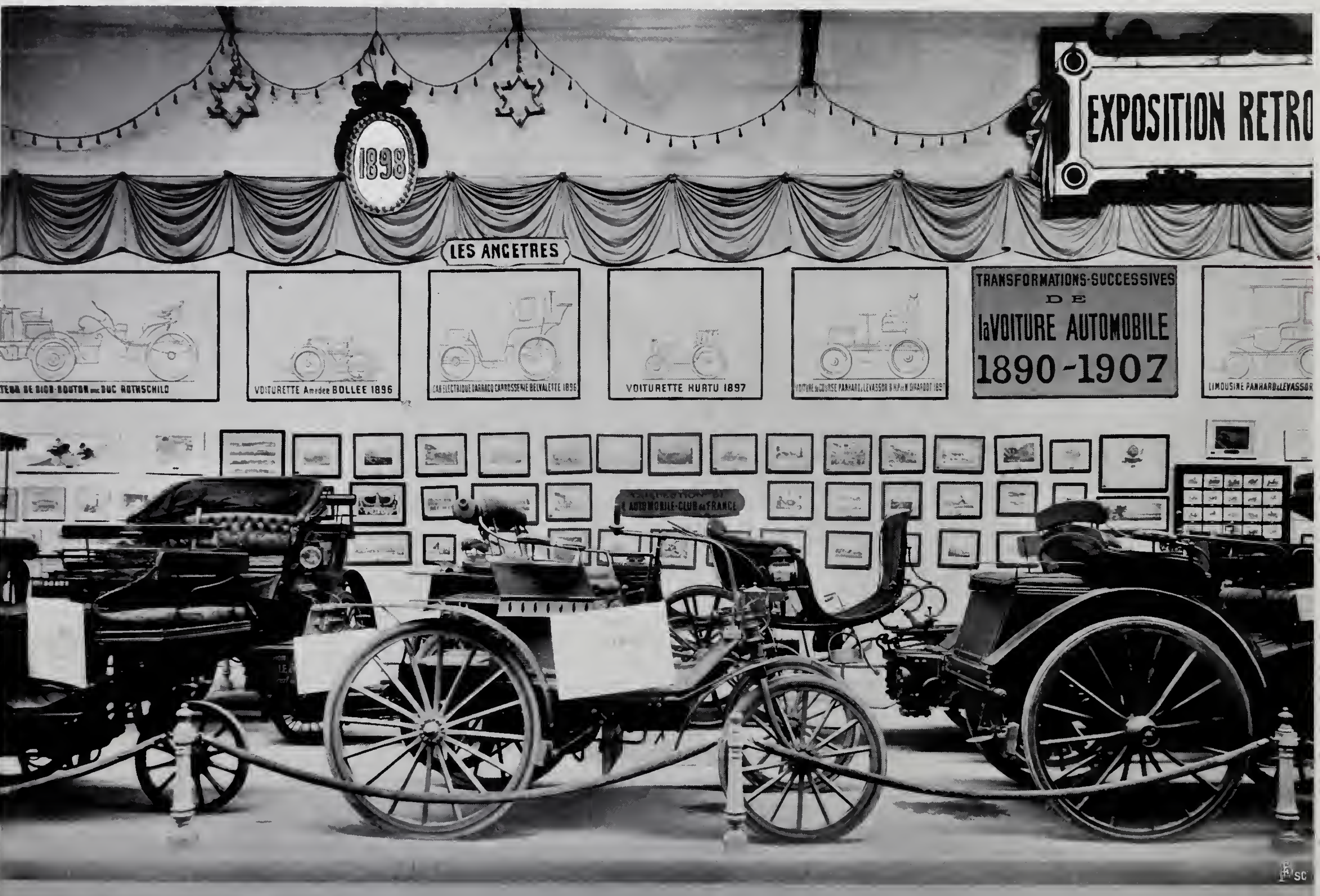
VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE (N° 8).

(Cliché de l'Union Photographique française.)



VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE (N° 9).

(Cliché de l'Union Photographique française.)



VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE (N° 10).

(Cliché de l'Union Photographique française.)



VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE (N° 11). (Cliché de l'Union Photographique française.)

VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE (N° 12).

(*Cliché de l'Union Photographique française.*)



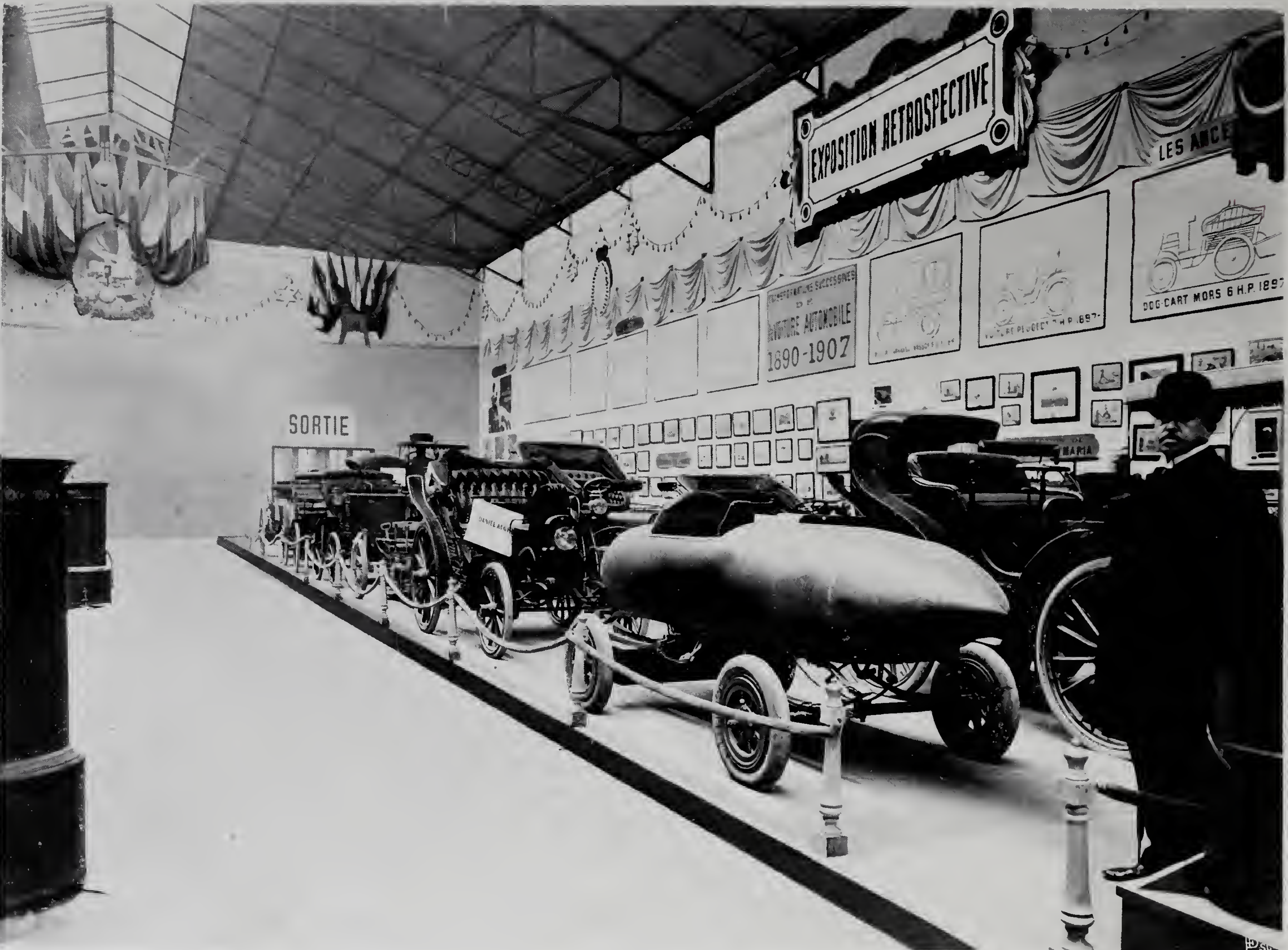
VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE (N° 13).

(Cliché de l'Union Photographique française.)



VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE (N° 14).

(Cliché Rol.)



VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE (N° 15).

(Cliché Rol.)



VUE DE NUIT DE L'EXPOSITION (GRAND PALAIS).

(Cliché de l'Union Photographique française.)

Les Automobiles

de 1770

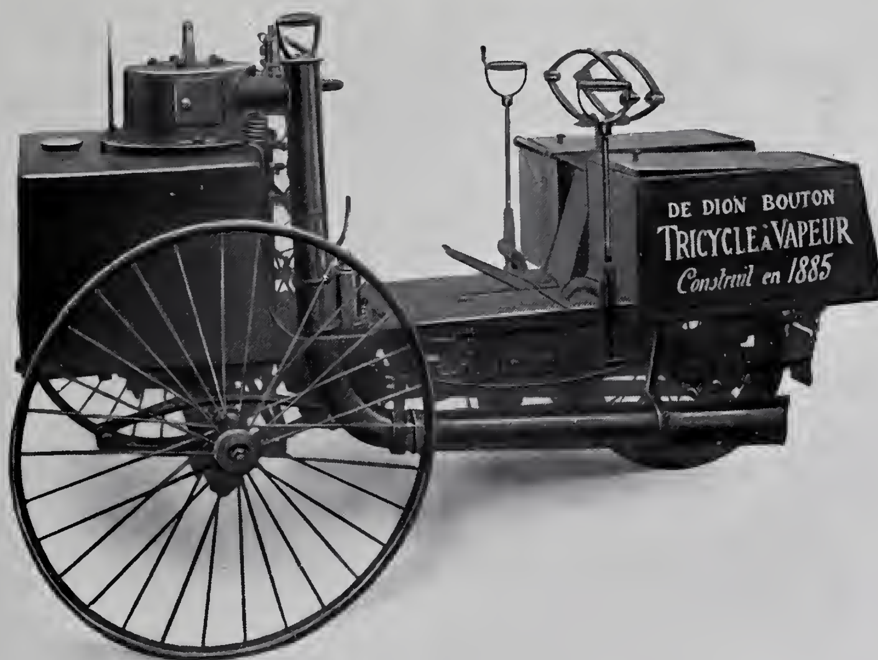
à 1905



1885

Premier Tricycle De Dion-Bouton

(à vapeur)



(Cliché Boulanger.)

Chaudière de Dion-Bouton et Trépardoux, pompe alimentaire, moteur à un seul cylindre, deux bielles commandaient directement l'essieu arrière.

Appartient à de Dion-Bouton et Cie.

1885

Voiture à vapeur De Dion-Bouton



(Cliché Boulanger.)

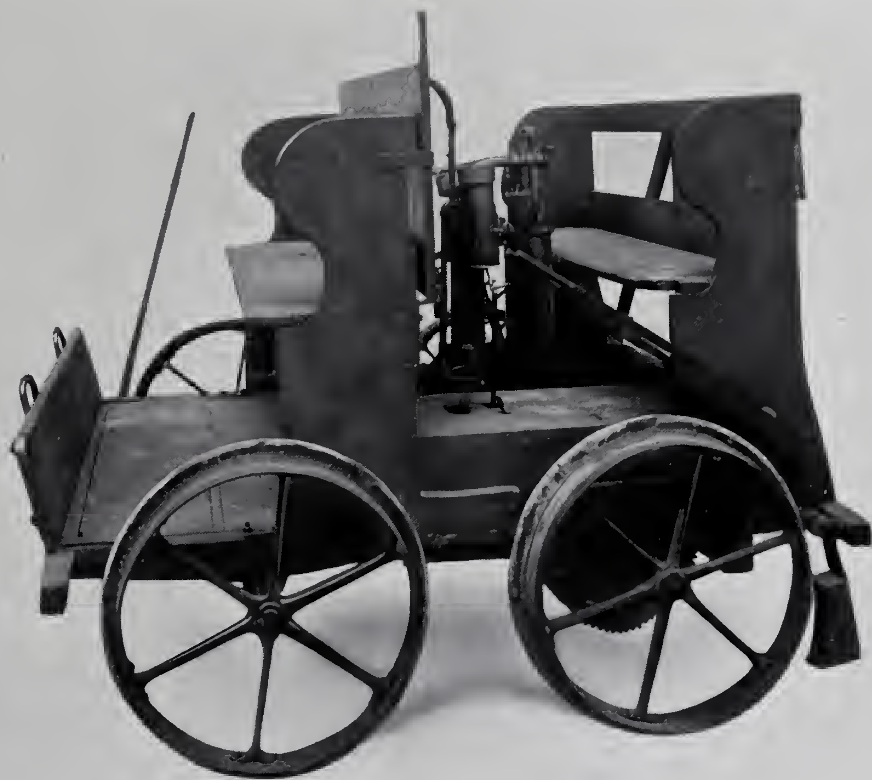
Chaudière de Dion-Bouton et Trépardoux, timbrée à 12 kilos.

Injecteur Giffard et pompe alimentaire, moteur compound, commande par chaîne, guidon de direction.

Appartient à de Dion-Bouton et Cie.

1887

Draisine Daimler



(Cliché Boulanger.)

Voiture servant à inspecter les voies ferrées. — Moteur 1 cheval 1/2, un cylindre, allumage par brûleur, refroidissement par circulation d'eau contenue dans un réservoir plat fixé au dossier du siège avant. Roues de wagons.

Appartient à la Daimler-Motoren-Gesellschaft.

1889

Voiture à vapeur Serpollet



(Cliché Boulanger.)

Moteur à vapeur surchauffée, à double effet, distribution par tiroirs plans, alésage 55, course 90. Générateur chauffé au coke. Direction directe.

A pris part à la première course d'automobiles « Paris-Bordeaux-Paris » en 1895.

Appartient à M. Létoile, à Fresnay-sur-Sarthe.

1892

Voiture à vapeur Serpollet



(Cliché Boulanger.)

Moteur à vapeur surchauffée, à 2 cylindres à double effet et distribution par tiroirs plans, alésage 75, course 90, générateur chauffé au coke.

Voiture dite **Lou Mistraou.**

Appartient à M. le comte d'Aulan.

1893

Tricycle automobile Darras



(Cliché Rol.)

Tracteur pour chariot et voiture d'agrément. Poids 2 800 kilos. Vitesse moyenne 15 à 20 kilom. à l'heure. Moteur à vapeur 3 chevaux. Une seule roue motrice, laquelle pouvait servir à actionner des pompes, etc.

Avait été engagé dans la course du *Petit Journal* (Paris-Rouen), organisée par Pierre Giffard en 1894.

Appartient à M. le Dr Bommier, château de Wardrecques (Pas-de-Calais).

1893

Tracteur à vapeur De Dion-Bouton



(Cliché Boulanger.)

Chaudière de Dion-Bouton et Trépardoux, timbrée à 14 kilos, injecteur Giffard, moteur compound guidon de direction, première application de la transmission par cardans transversaux.

Gagnant de l'épreuve Paris-Rouen en 1894. Un « duc » Rothschild attelé à ce tracteur avait comme voyageurs le comte de Dion et M. Pierre Giffard. M. Bouton conduisait, accompagné d'un mécanicien.

Appartient à de Dion-Bouton et Cie.

1895

Voiture Daimler



(Cliché Boulanger.)

Moteur Phœnix, 4 chevaux, placé à l'arrière, 2 cylindres, allumage par brûleurs, transmission par courroie, suspension arrière par ressorts à boudin, volant du moteur formant refroidisseur d'eau.

Appartient à la Daimler-Motoren-Gesellschalft.

1895

Phaéton Peugeot



(*Cliché Boulanger.*)

Moteur horizontal Daimler 3 chevaux 3/4, transmission par chaînes. Cette voiture montée par Paul Kœchlin, a gagné le prix de la course « Paris-Bordeaux-Paris », juin 1895. Le parcours était de 1.190 kilomètres; 46 voitures étaient engagées, 22 prirent le départ à Versailles, 9 seulement accomplirent tout le parcours.

Appartient aux Fils de Peugeot frères.

1895

Mylord électrique Jenatzy

(Compagnie Internationale des Transports Automobiles)



(Cliché Boulanger.)

2 moteurs Postel-Vinay, 4 chevaux (44 éléments d'accumulateurs) actionnant un différentiel qui commande les roues par chaînes.

Appartient à M. E. Gimé.

1896

Omnibus à vapeur De Dion-Bouton



(*Cliché Boulanger*

Chaudière de Dion-Bouton, timbrée à 18 kilos, injecteur Giffard et pompe alimentaire, moteur compound 35 chevaux, transmission par cardans transversaux. Dimensions : longueur 6 m. 20, largeur 2 m. 20, hauteur 3 mètres.

Appartient à de Dion-Bouton et Cie.

1896

Cab Panhard et Levassor



(Cliché Boulanger.

Moteur Phénix 8 chevaux, transmission par chaînes, carrosserie Jeantaud. Le moteur et la partie mécanique tiennent à la carrosserie; il n'y a pas de châssis indépendant comme dans les voitures actuelles.

Appartient à M. Henry Deutsch (de la Meurthe.)

1896

Voiture Amédée Bollée fils



(*Cliché Boulanger.*

Châssis type 1896, moteur 9 chevaux, allumage par brûleurs, transmission par courroie, carrosserie formant amphithéâtre en avant de la direction.

Voiture ayant fait la course touriste « Paris-Amsterdam », 1er prix, catégorie 6 places.

Appartient à M. le comte Bertier de Sauvigny.

1897

Voiture Darracq

(Système Léon Bollée)



(Cliché Boulanger.

Moteur 5 chevaux, 1 cylindre, refroidissement par ailettes, allumage par brûleur, transmission par courroie; un volant à boules, placé sous le volant de direction, servait à effectuer les changements de vitesse par déplacement de la courroie sur 2 blocs de 5 poulies inversement étagées. Mise en marche à la manivelle sur le volant placé à gauche de la voiture.

Appartient à MM. Darracq et Cie.

1897

Phaéton-Cab Delahaye



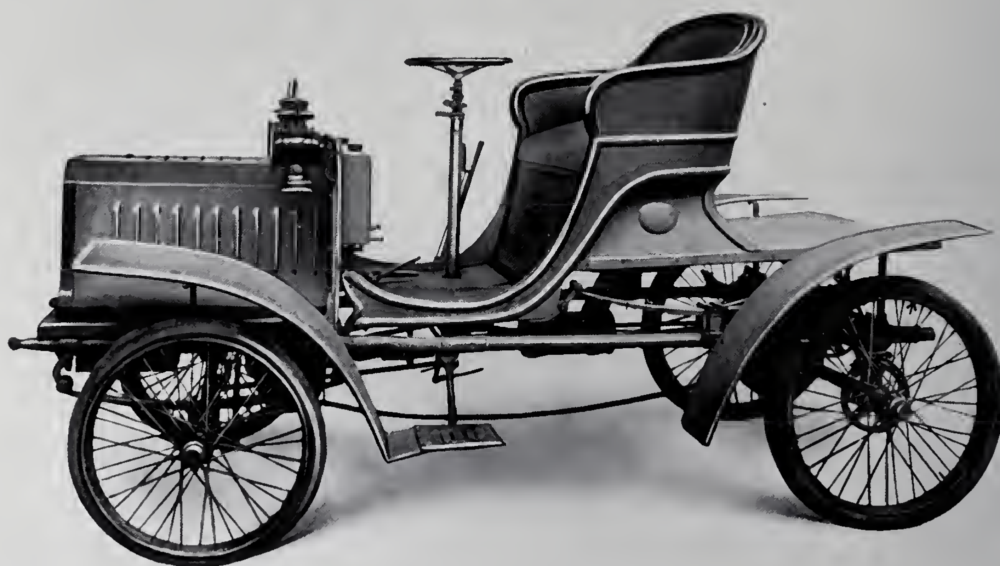
(*Cliché Rol.*)

Moteur horizontal à l'arrière, 8 chevaux, 2 cylindres, allumage électrique, radiateur à ailettes à l'avant. Transmission par courroie et chaînes. Châssis cintré en tubes.

Appartient à M. le Dr Nitot.

1897

Voiturette Fouillaron

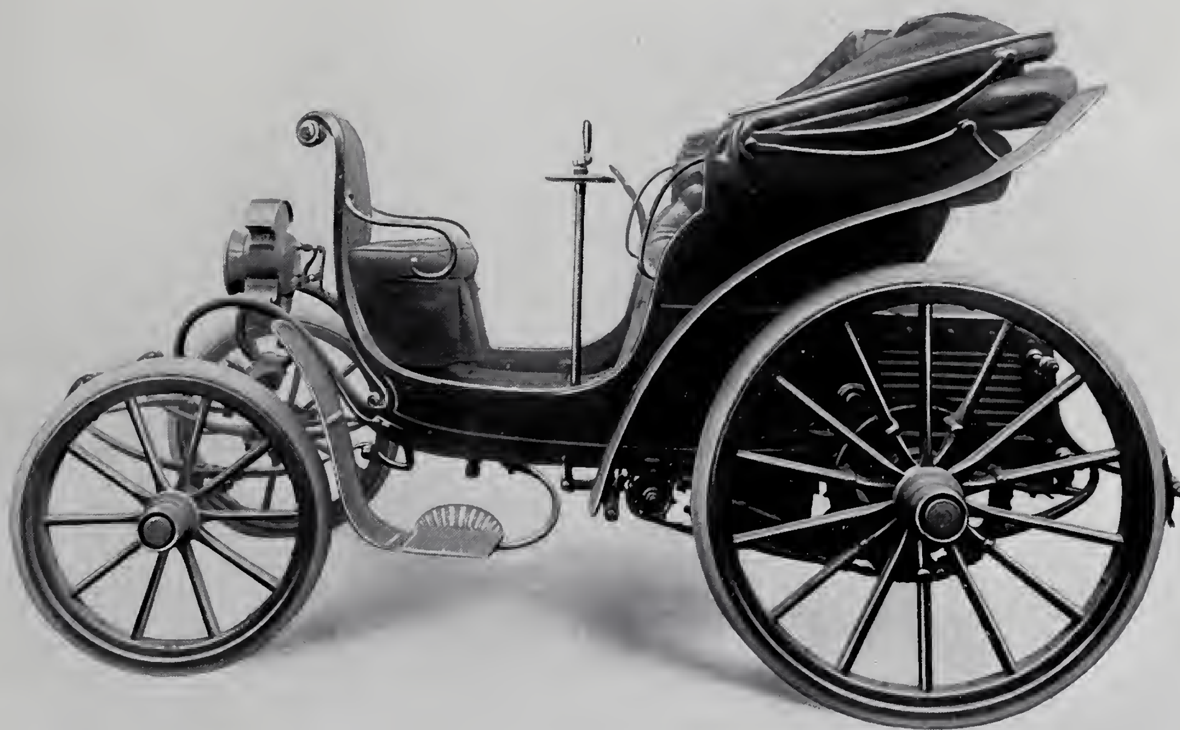


(Cliché Boulanger.)

Moteur de Dion à ailettes, 2 chevaux 3/4, changement de vitesse progressif par poulies extensibles.
Appartient à M. Fafiotte.

1897

Voiture Daniel-Augé



(Cliché Boulanger.)

Voiture dite **Troïka**. Moteur horizontal « Cyclope » à l'arrière, 6 chevaux, allumage par tubes de platine, un seul brûleur pour les 2 cylindres. Transmission par chaînes, trois vitesses et marche arrière.

Appartient à MM. J. et A. Niclausse.

1897

Petit Break Delahaye



Cliché Boulanger.

Moteur horizontal à l'arrière, 6 chevaux, 2 cylindres, allumage électrique, radiateur à ailettes à l'avant. Transmission par courroie et chaînes. Châssis cintré en tubes.

Appartient à Madame la duchesse d'Uzès.

1897

Voiture Landry et Beyroux



(Cliché Boulanger)

Voiture dite à **Col de Cygne**, moteur 5 chevaux à l'arrière, transmission par chaînes.
A pris part, en 1898, aux courses : Marseille-Nice, Bordeaux-Agen et Bordeaux-Biarritz.

Appartient à Madame Barbereau-Bergeon, à Bordeaux.

1897

Voiturette Panhard et Levassor



(Cliché Boulanger.)

Moteur Phénix, 2 chevaux, 1 cylindre, allumage par brûleur, une chaîne, direction à barre franche, différentiel, roues à pivots à billes.

Appartient à M. René Panhard.

1897

Voiture Berliet



(Cliché Boulanger.)

Moteur 8 chevaux, 2 cylindres horizontaux à l'arrière, ailettes et culasse à eau, allumage par brûleurs, direction à gauche.

Appartient à M. Berliet.

1897

Voiture Panhard et Levassor



(Cliché Boulanger.)

Moteur Phénix, 2 cylindres, 6 chevaux, allumage par brûleurs, alésage 91, course 130, 4 vitesses, marche arrière, 2 chaînes.

Appartient à M. le Dr d'Arsonval.

1898

Voiture Hurtu



(Cliché Boulanger.)

Moteur horizontal 4 chevaux 1/2 à l'arrière, carburateur à barbotage, transmission à courroie, 2 vitesses par poulie folle et poulie fixe.

Appartient à Madame Veuve Raimond.

1898

Voiture électrique Jeantaud



(*Cliché Boulanger.*)

Deux batteries d'accumulateurs actionnaient le moteur. Sur cette voiture, le comte G. de Chasseloup-Laubat a battu, en 1899, le record du kilomètre lancé (95 kilomètres à l'heure).

Appartient à Michelin et Cie, à qui elle a servi de voiture d'expériences.

1898

Voiture Bardon



(Cliché Boulanger.)

Moteur horizontal, 5 chevaux, 1 cylindre, 2 pistons opposés, embrayage par plateau à friction.

Appartient à M. Bardon, à Clichy

1898

Voiture légère Clément

(Brevets Panhard et Levassor)



(Cliché Boulanger.)

Moteur horizontal 4 chevaux à l'arrière, allumage par brûleur. Transmission par chaînes, direction à crémaillère, douille à billes formant cheville ouvrière.

Appartient aux « Ouvriers mécaniciens réunis », Neuilly-sur-Seine.

1898

Première Voiturette Renault



(*Cliché Boulanger.*)

Moteur de Dion-Bouton à ailettes, 1 cheval 3/4, allumage électrique, commande de changement de vitesse au milieu, transmission par cardans.

Appartient à MM. Renault frères.

1898

Voiture Gobron-Brillié



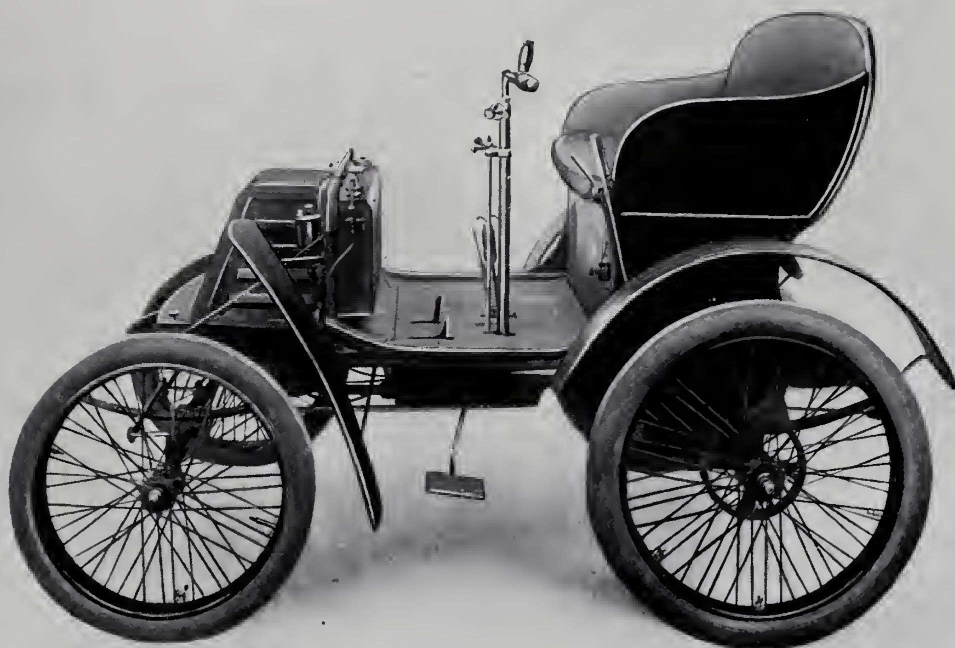
(*Cliché Boulanger.*)

Moteur 8 chevaux à l'arrière, 2 cylindres opposés, 4 pistons, transmission par chaînes.
Appartient à M. Chevalier.

1900

Voiture dite "Poney Automobile"

de la Société des Établissements Georges Richard



(Cliché Rol.)

Moteur 16/24 chevaux, 4 cylindres, sans changement de vitesse. Carrosserie en aluminium.

Cette voiture montée par « Flash », a pris part au « Tour de France » en 1899.

Appartient à M. le Dr Lehwess, à Londres.

1898

Voiture Gobron-Brillié



(Cliché Boulanger.)

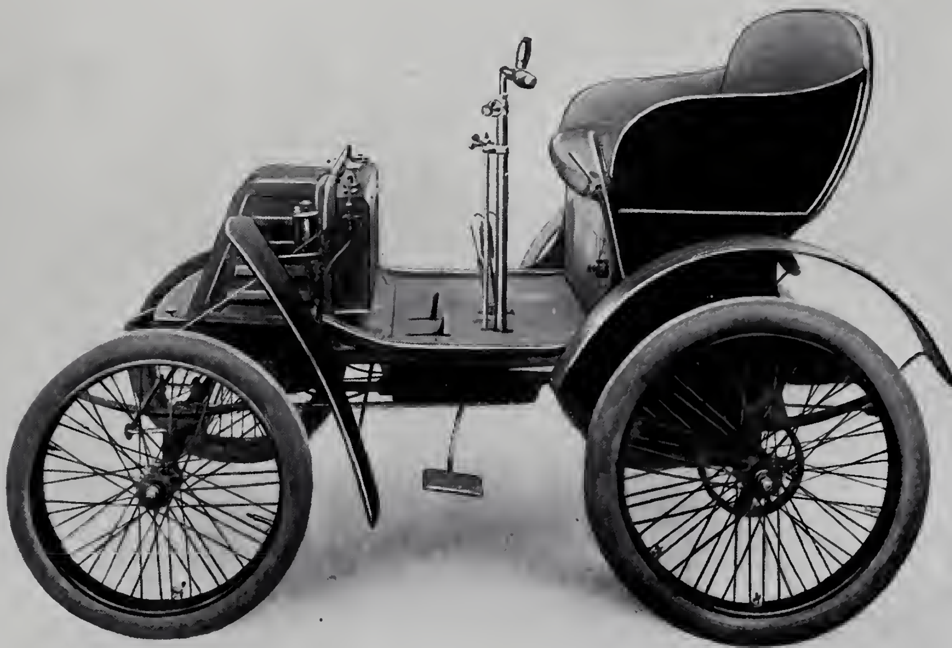
Voiturette électrique, construite par la Maison Pope, à Hartford (Connecticut). Direction à barre franche.

Appartient à Madame L. Sachs.

1900

Voiture dite "Poney Automobile"

de la Société des Établissements Georges Richard



(*Cliché Boulanger.*)

Moteur 3 chevaux 1/2, refroidissement par l'air, transmission par courroie, direction à gauche.

Appartient à M. Georges Richard.

1900

Voiture Berliet



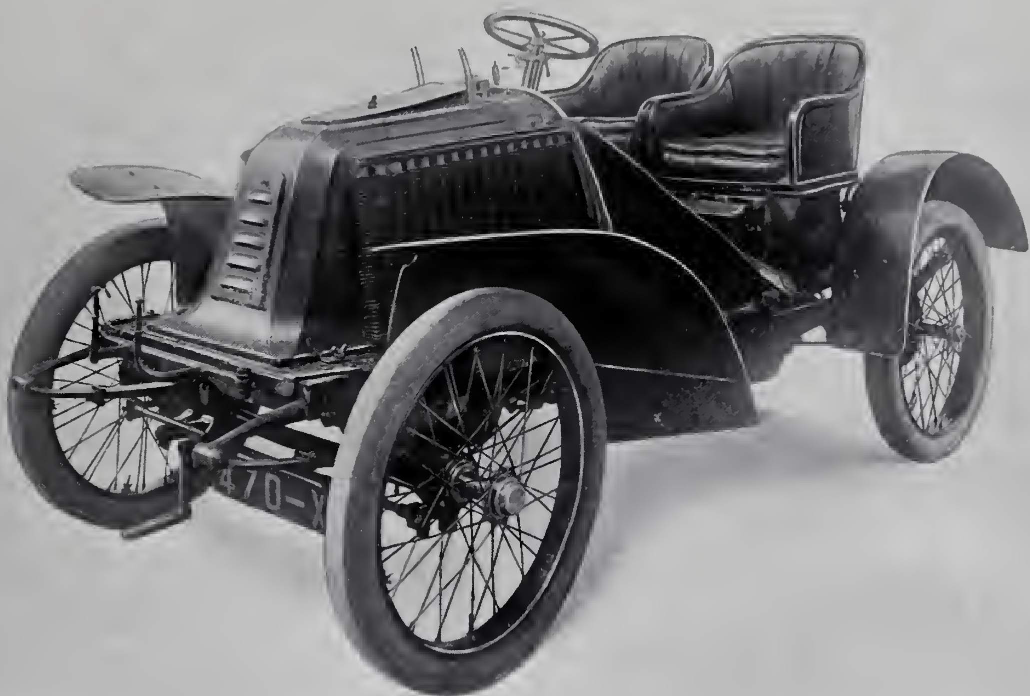
(Cliché Boulanger.)

Moteur 5 chevaux, à 2 cylindres horizontaux à l'arrière, double allumage par brûleurs et électricité, 3e vitesse en prise directe, changement de vitesse faisant corps avec le moteur.

Appartient à M. Berliet.

1901

Voiture Renault



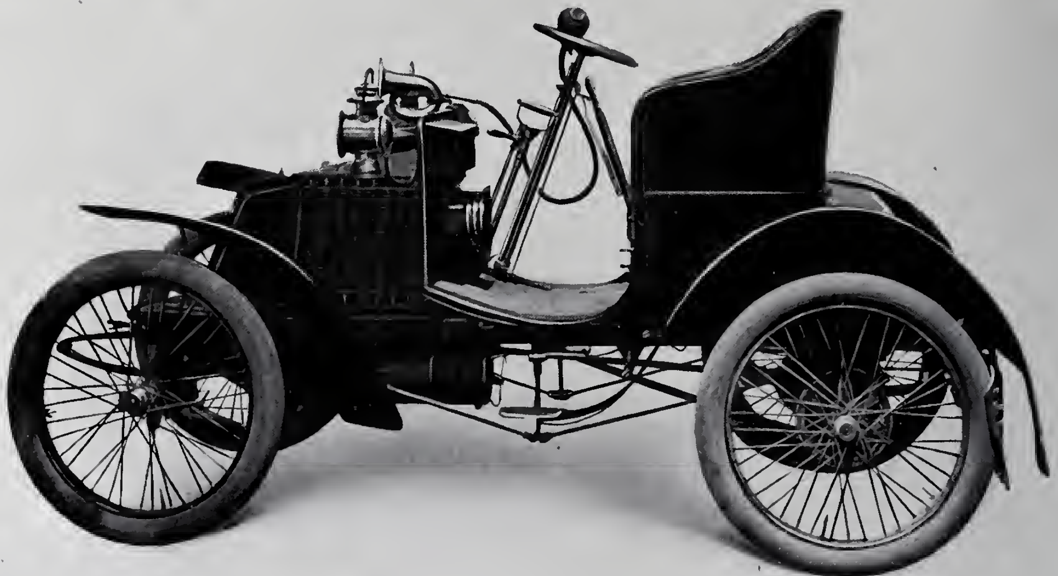
(Cliché Boulanger.)

Moteur 8 chevaux, radiateurs sur les côtés, changement de vitesse par levier à droite du conducteur, modèle Paris-Berlin.

Appartient à M. Caucurte.

1901

Voiturette Renault



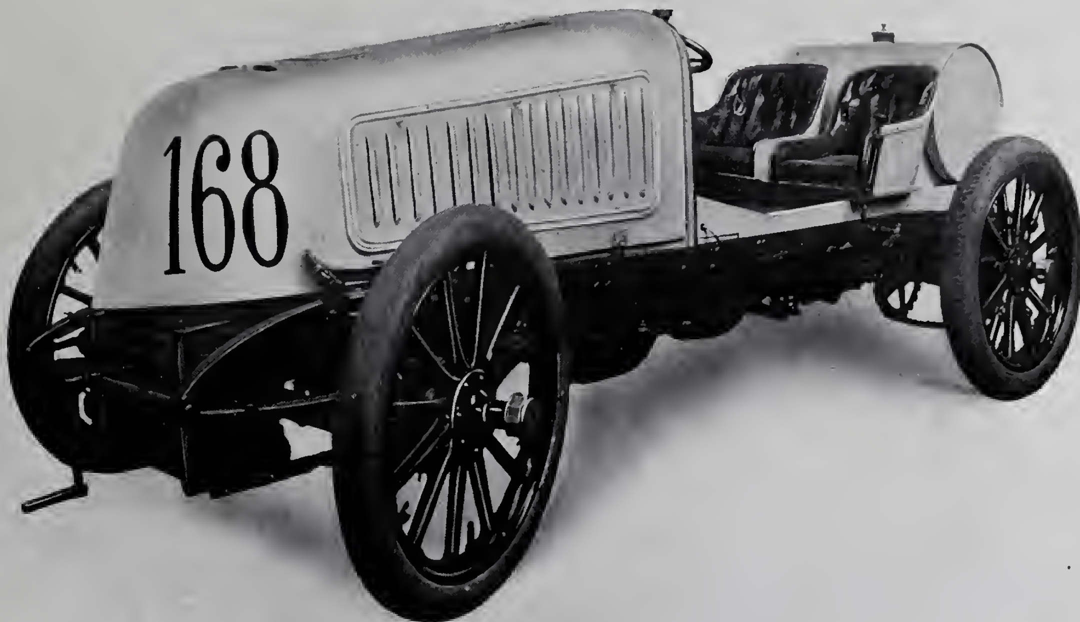
(*Cliché Deslandres.*)

Moteur 6 chevaux, radiateurs sur les côtés du capot, changement de vitesse par poignée au milieu, modèle Paris-Bordeaux.

Appartient à M. Baliman.

1903

Voiture Mors



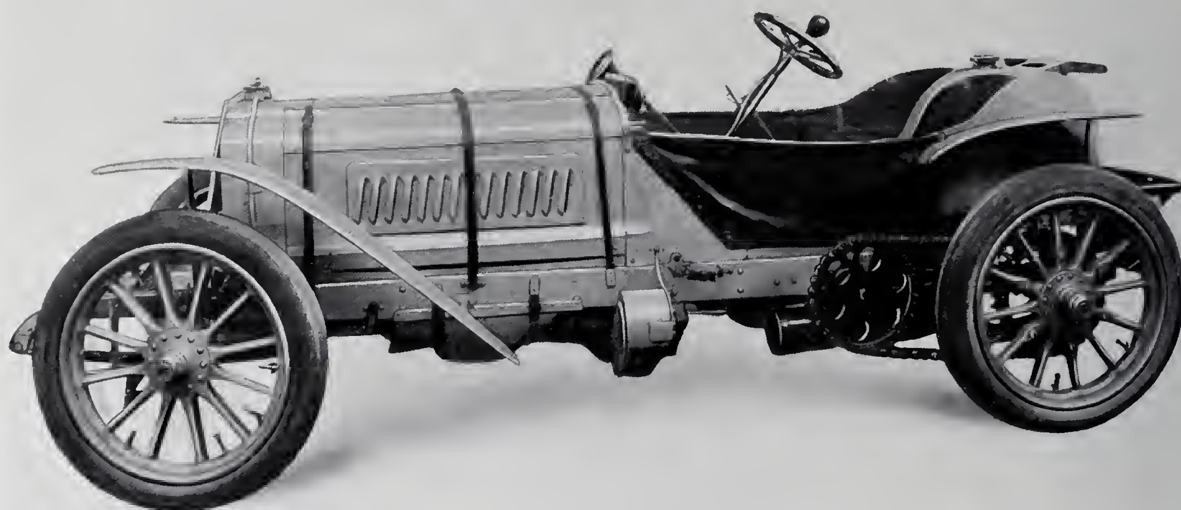
(Cliché Boulanger.)

Montée par Gabriel, a gagné l'étape Paris-Bordeaux de la course Paris-Madrid (grosses voitures) Moyenne : 96 km. 900 à l'heure.

Appartient à la Société des Automobiles Mors.

1904

Voiture Brasier



(Cliché Boulanger.)

80 chevaux. Montée par Théry, cette voiture gagne les Éliminatoires et la Coupe Gordon-Bennett du Circuit du Taunus (Allemagne), 1904.

Appartient à M. de Gosselin.

1905

Voiture Brasier



(Cliché Boulanger.)

96 chevaux. Montée par Théry, cette voiture gagne le Circuit d'Auvergne, les Éliminatoires et la Coupe Gordon-Bennett, qu'elle conserve à la France (1905).

Appartient à M. le comte Soldatencow.

La Voiture automobile

Ses transformations successives

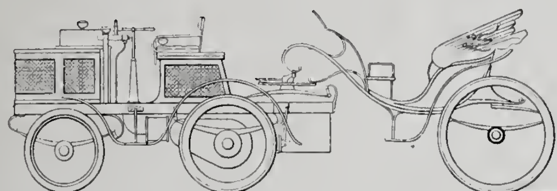
(1893-1900)

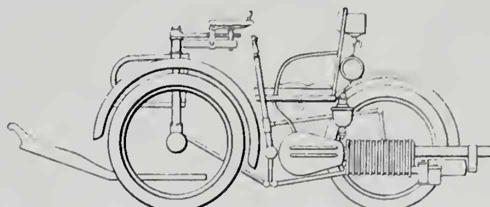


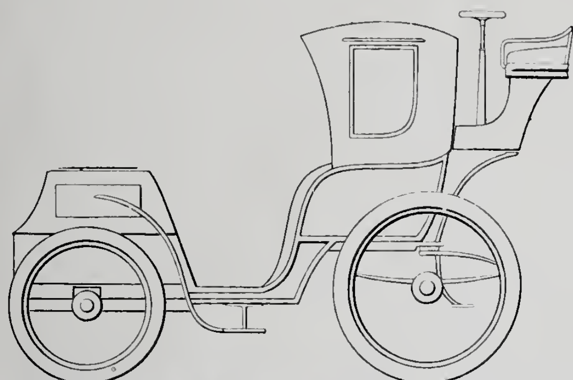
Collection de maquettes

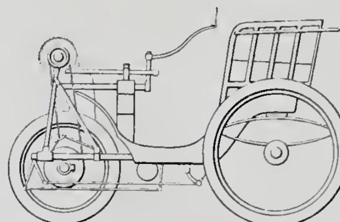
Rheims & Auscher

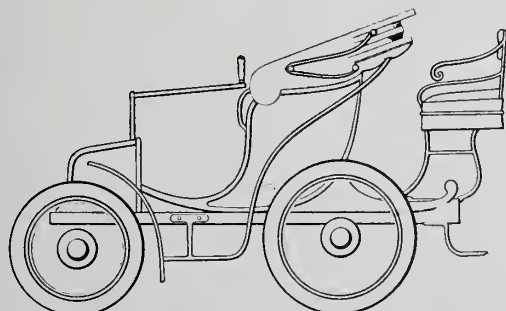


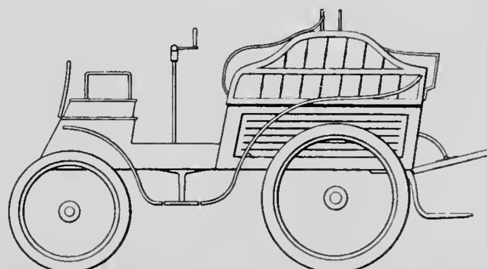

TRACTEUR DE DION-BOUTON avec DUC ROTHSCHILD 1893

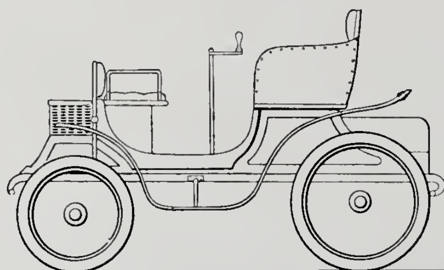

VOITURETTE Léon BOLLÉE 1895


CAB ÉLECTRIQUE DARRACQ CARROSSERIE BELVALETTE 1896

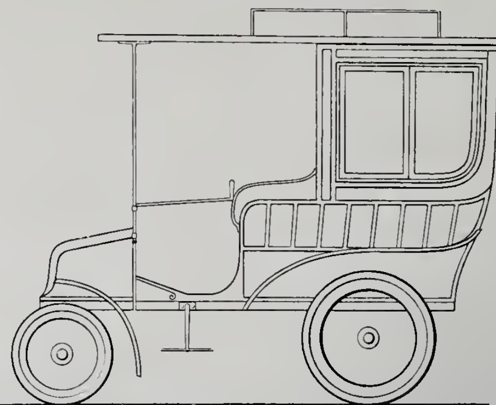

VOITURETTE HURTU 1897


DUC. PANHARD & LEVASSOR 4 H.P. de Mr KLOTZ. 1897

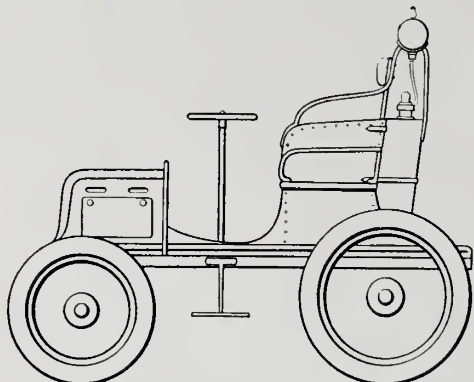

DOG-CART MORS 6 H.P. 1897



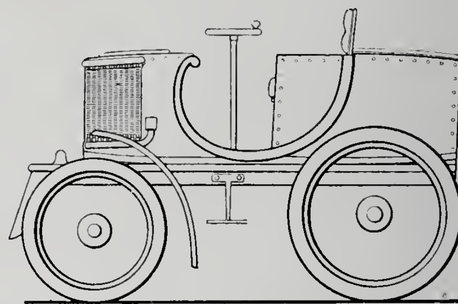
VOITURE PEUGEOT 7 H.P. 1897



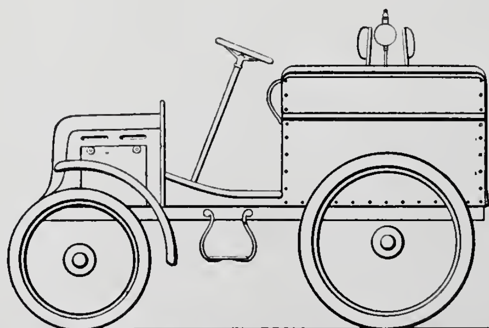
LIMOUSINE PANHARD & LEVASSOR 6 H.P. 1897



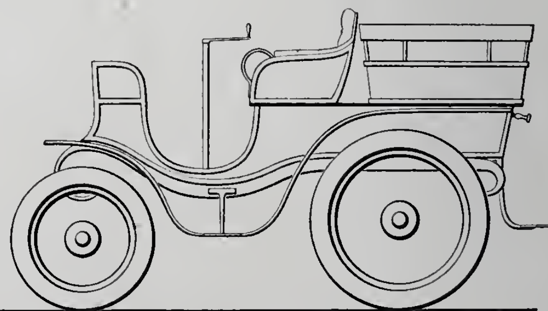
VOITURE de COURSE PANHARD & LEVASSOR 8 H.P. de Mr GIRARDOT 1897



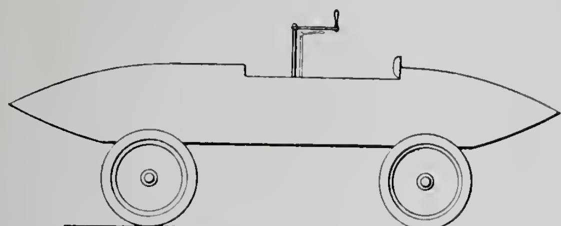
VOITURE de Mr GIRAUD, CHASSIS Amedee BOLLÉE 9 H.P. Course Paris-Amsterdam 1898



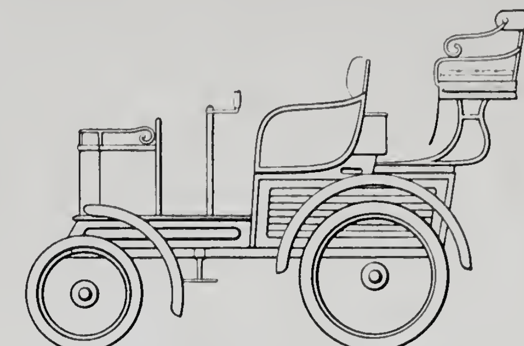
VOITURE PANHARD & LEVASSOR 8 H.P. 1898



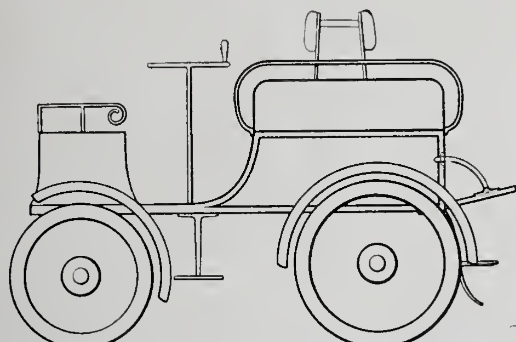
VOITURE DELAHAYE 7 H.P. 1898



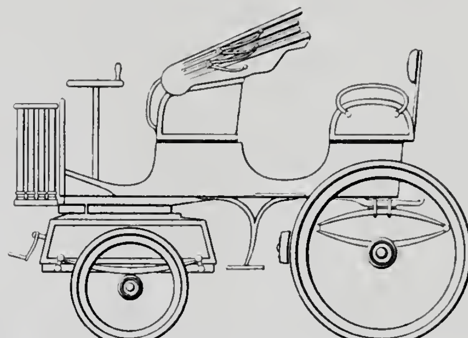
LA JAMAIS CONTENTE DE JENATZY, 1898



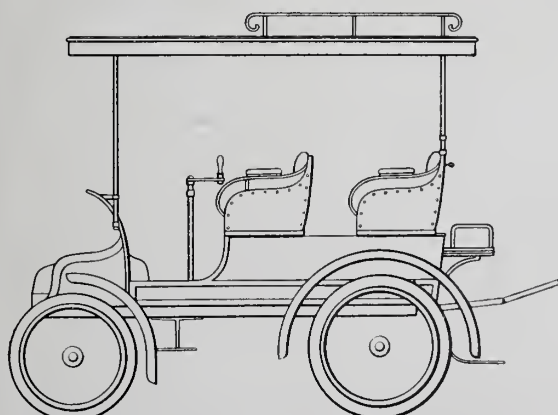
AMPHI-MORS, 1898



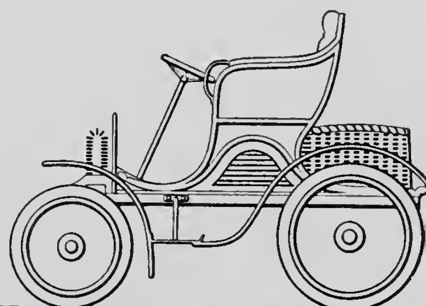
VOITURE G.RICHARD 5 H.P. 1898



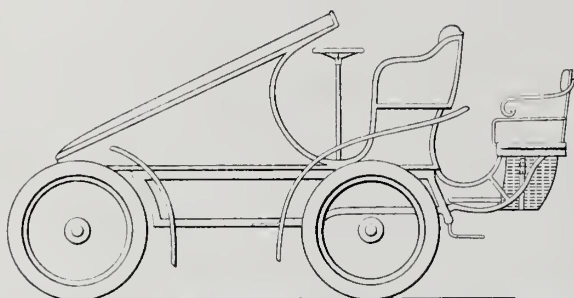
AVANT-TRAIN PRÉTOT, 1898



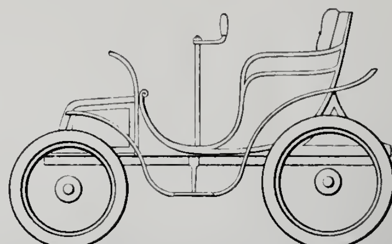
VOITURE 8 H.P. GAUTHIER WEHRLÉ 1898



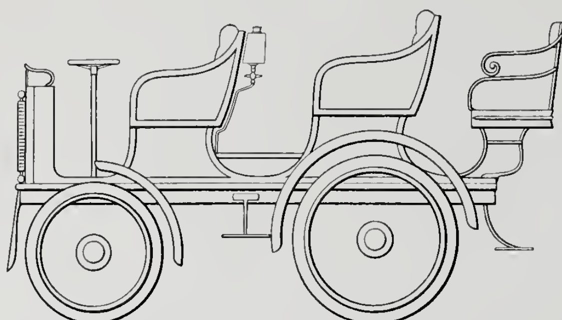
VOITURE BARDON 5 H.P. 1898



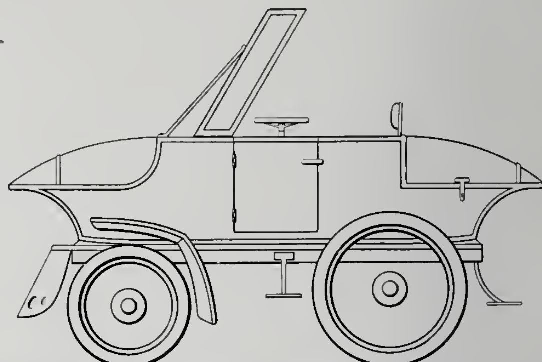
LA PANTOUFLE du Dr LEHWESS. CHASSIS VALLEE. Tour de France 1899



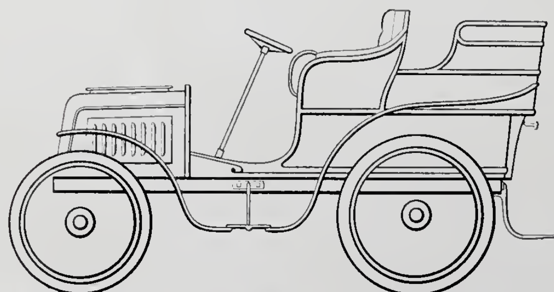
DUC MORS 4 H.P. 1899



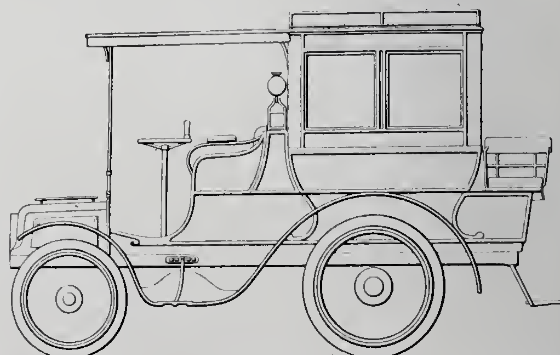
DOUBLE PHAËTON DIETRICH 9 H.P. 1899



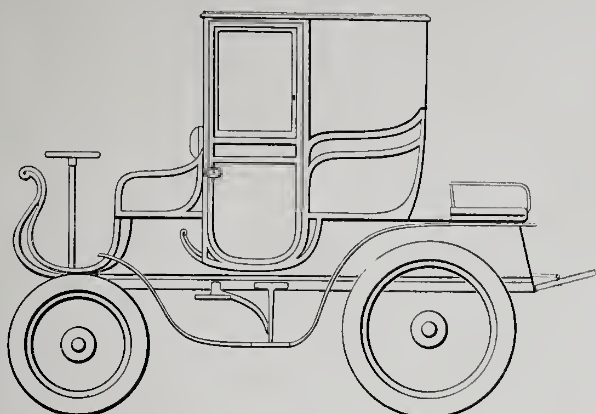
TORPILLEUR de Mr de PAÏVA. CHASSIS Amedee BOLLÉE. 1899



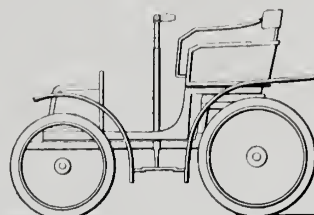
TONNEAU de LUXE sur CHASSIS PANHARD & LEVASSOR 12 H.P. 1899



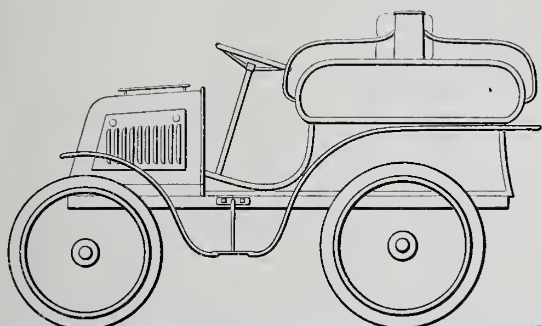
OMNIBUS PANHARD & LEVASSOR 12 H.P. 1899



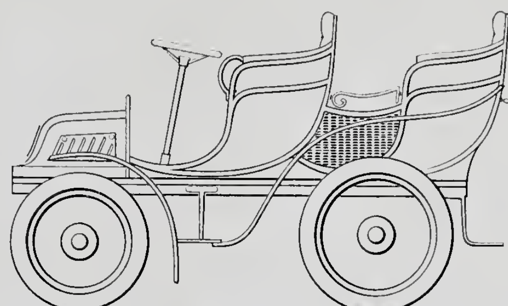
LIMOUSINE sur CHASSIS DELAHAYE 1899



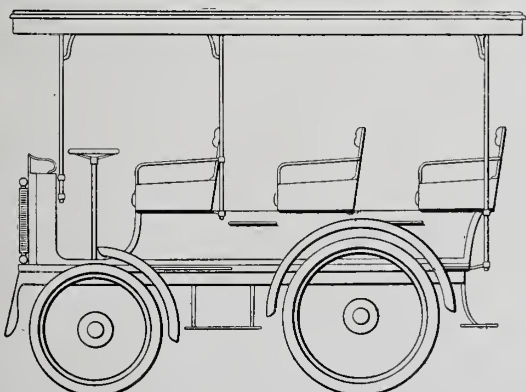
LA VOITURETTE DIVA, 1900



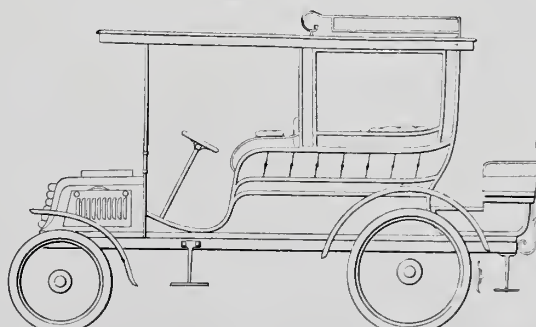
DOG-CART PANHARD & LEVASSOR 12 H. P. 1900



DOUBLE DUC MORS 10 H.P. 1900



BREAK de DIÉTRICH de L'EXPLORATEUR DUBOIS (Soudan) 1900



LIMOUSINE PANHARD & LEVASSOR 12 H.P. 1900

Gravures anciennes

Quelques reproductions



Collection

de

l'Automobile Club de France



INVENTION FRANÇAISE DE 1835.



VOITURE A VAPEUR

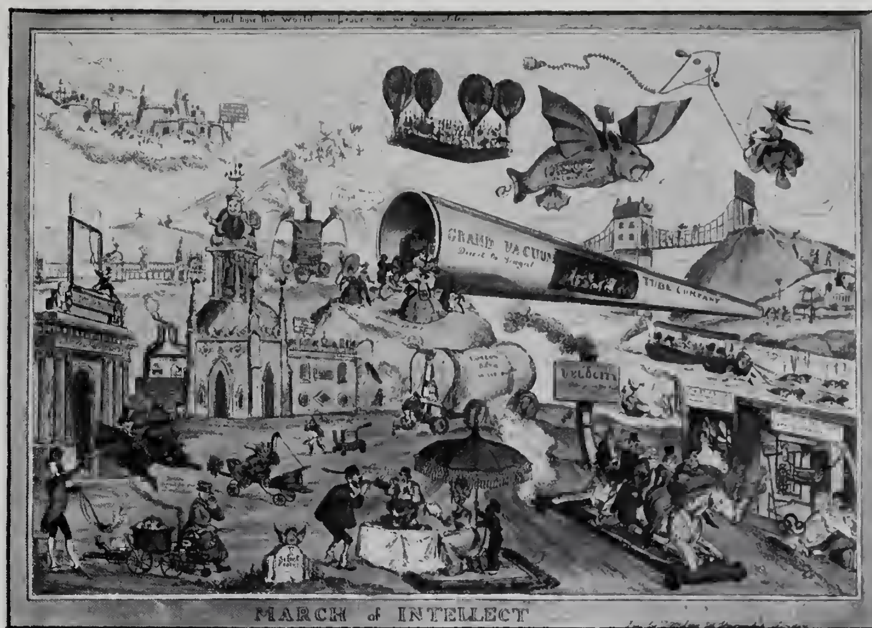


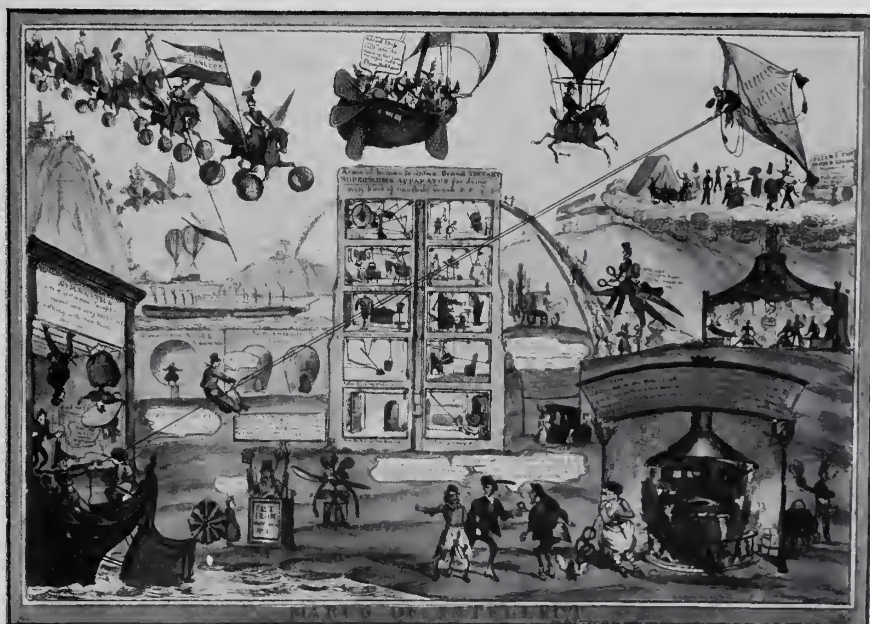
Dr. CHURCH'S LONDON & BIRMINGHAM STEAM COACH.

BUILT AT BIRMINGHAM

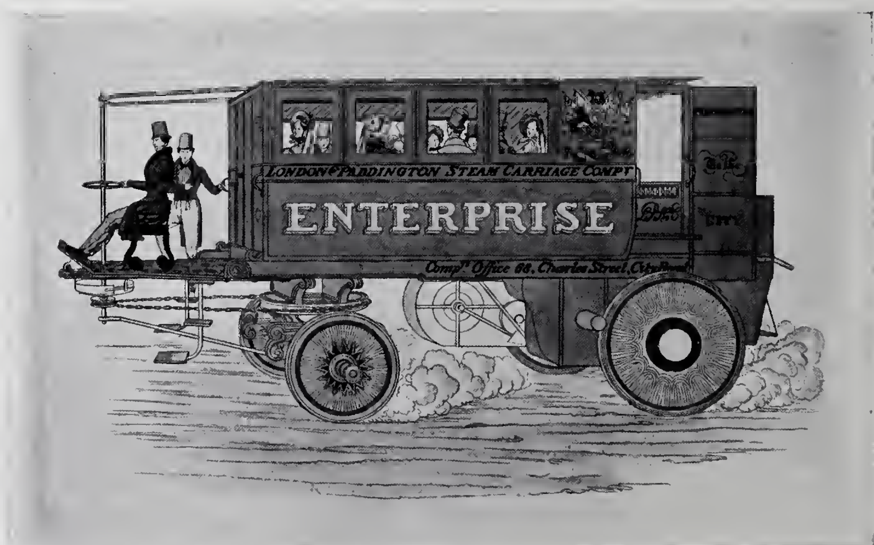

RIDING BY STEAM
LOCOMOTION.
For an explanation of the Machinery
see the next Number of the Edinburg Review


Help Help the print wont turn
& I cant get down again
Curse the fire
A few small inconveniences
LOCOMOTION PLATE 2^d
There's nothing perfect


GRAND VACUUM
TUBE COMPANY
VELOCITY
MARCH of INTELLECT

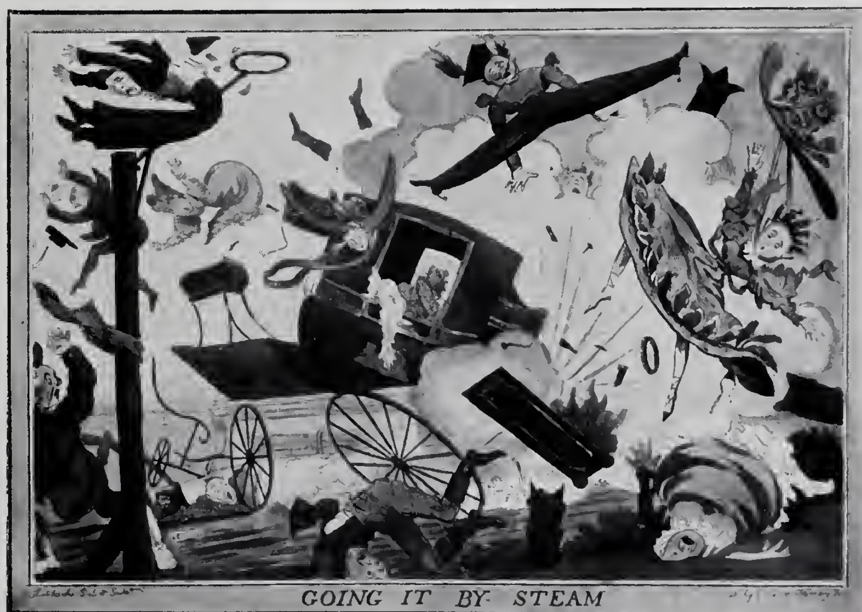



THE NEW STEAM CARRIAGE


LONDON & PADDINGTON STEAM CARRIAGE COMPY
ENTERPRISE
Compy Office 68, Charles Street, City



NEW PRINCIPLES or the MARCH of INVENTION



GOING IT BY STEAM





(*Collection Rheims et Auscher.*)

TABLEAU D'HONNEUR

des

Gagnants de la Grande Course annuelle sur Route

1895 à 1903

Organisée par l'Automobile Club de France

1895	PARIS-BORDEAUX-PARIS	LEVASSOR	**PANHARD & LEVASSOR.**
1896	PARIS-MARSEILLE-PARIS	MAYADE	**PANHARD & LEVASSOR.**
1897	PARIS-DIEPPE	GILLES HOURGIÈRES	**PANHARD & LEVASSOR.**
1898	PARIS-AMSTERDAM, voitures	CHARRON	**PANHARD & LEVASSOR.**
	motocycles	MARCELIN	**PHÉBUS.**
1899	TOUR DE FRANCE, voitures	RENÉ DE KNYFF	**PANHARD & LEVASSOR.**
	voiturettes	GABRIEL	**DECAUVILLE.**
	motocycles	TESTE	**DE DION-BOUTON.**
1900	PARIS-TOULOUSE-PARIS, voitures	LEVEGH	**MORS.**
	voiturettes	LOUIS RENAULT	**RENAULT.**
	motocycles	TESTE	**DE DION-BOUTON.**
1901	PARIS-BERLIN, voitures	FOURNIER	**MORS.**
	voitures légères	GIRAUD	**PANHARD & LEVASSOR.**
	motocycles	OSMONT	**DE DION-BOUTON.**
1902	PARIS-VIENNE, voitures	HENRI FARMAN	**PANHARD & LEVASSOR.**
	voitures légères	MARCEL RENAULT	**RENAULT.**
	voiturettes	GUILLAUME	**DARRACQ.**
1903	PARIS-MADRID : étape Paris-Bordeaux, voitures	GABRIEL	**MORS.**
	voitures légères	LOUIS RENAULT	**RENAULT.**
	voiturettes	MASSON	**CLÉMENT.**
	motocyclettes	BUCQUET	**WERNER.**

Gagnants de la Coupe Gordon-Bennett

1900 à 1905

1900	CHARRON	Voiture	**PANHARD & LEVASSOR**	FRANCE.
1901	GIRARDOT	—	**PANHARD & LEVASSOR**	FRANCE.
1902	EDGE	—	**NAPIER**	ANGLETERRE.
1903	JENATZY	—	**MERCÉDÈS**	ALLEMAGNE.
1904	THÉRY	—	**RICHARD-BRASIER**	FRANCE.
1905	THÉRY	—	**RICHARD-BRASIER**	FRANCE.



ANNEXE DE L'EXPOSITION VUE DE NUIT (ESPLANADE DES INVALIDES). *(Cliché de l'Union Photographique française.)*

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
L'affiche de la Décennale par Rochegrosse	3
Vue de nuit de l'Exposition (Grand Palais)	8
Entrée de l'annexe de l'Exposition (Esplanade des Invalides)	10
Les Temps Héroïques. Préface de L. Baudry de Saunier	11
L'Exposition Rétrospective. Quelques vues d'ensemble	15 à 29
Vue de nuit de l'Exposition (Grand Palais)	30
Les Automobiles, de 1770 à 1905	33 à 85
1770. — Voiture de Cugnot	33
1878. — « *La Mancelle* », Amédée Bollée père	34
1885. — Premier Tricycle de Dion-Bouton (à vapeur)	35
1885. — Voiture à vapeur de Dion-Bouton	36
1886. — Tricycle à vapeur de Dion-Bouton	37
1886. — Voiture à vapeur de Dion-Bouton	38
1887. — Draisine Daimler	39
1889. — Voiture à vapeur Serpollet	40
1890. — Voiture à vapeur Suet	41
1891. — Voiture à vapeur Serpollet	42
1891. — Voiture Panhard et Levassor	43
1892. — Voiture Daimler	44
1892. — Voiture Panhard et Levassor	45
1892. — Voiture Panhard et Levassor	46
1892. — Voiture à vapeur Serpollet, « *Lou Mistraou.* »	47
1893. — Tricycle automobile Darras	48
1893. — Tracteur à vapeur de Dion-Bouton	49
1895. — Voiture Daimler	50
1895. — Premier Tricycle à pétrole de Dion-Bouton	51
1895. — Première Voiturette Léon Bollée	52
1895. — Phaéton Peugeot	53
1895. — Mylord électrique Jenatzy	54
1896. — Omnibus à vapeur de Dion-Bouton	55
1896. — Cab Panhard et Levassor	56
1896. — Voiture Amédée Bollée fils	57
1897. — Voiture Darracq (système Léon Bollée)	58
1897. — Phaéton-Cab Delahaye	59

1897. — Voiturette Fouillaron 60
1897. — Voiture Daniel-Augé, « *Troïka* ».... 61
1897. — Petit Break Delahaye 62
1897. — Voiture Landry et Beyroux, à « *Col de Cygne* ».... 63
1897. — Voiturette Panhard et Levassor.... 64
1897. — Voiture Berliet.... 65
1897. — Voiture Panhard et Levassor 66
1898. — Voiture Hurtu 67
1898. — Voiture électrique Jeantaud 68
1898. — Voiture électrique Jenatzy, « *La Jamais Contente* ».... 69
1898. — Voiture électrique Monnart 70
1898. — Voiture Bardon 71
1898. — Voiture légère Clément (Brevets Panhard et Levassor).... 72
1898. — Première Voiturette Renault 73
1898. — Voiture Gobron-Brillié 74
1899. — Voiture Vallée, dite « *La Pantoufle* » 75
1900. — Première « *Run-About* » Pope 76
1900. — Voiture dite « *Poney Automobile* » de la Société des Établissements Georges Richard.... 77
1900. — Voiture Berliet 78
1900. — Voiture de Diétrich 79
1900. — Petit Coupé Renault.... 80
1901. — Voiture Renault.... 81
1901. — Voiturette Renault.... 82
1903. — Voiture Mors 83
1904. — Voiture Brasier 84
1905. — Voiture Brasier 85
La voiture automobile. Ses transformations successives (1893-1900).... 89 à 93
Gravures anciennes. Quelques reproductions.... 97 à 102
Tableau d'honneur des gagnants de la Grande Course annuelle sur route (1895-1903) organisée par l'Automobile Club de France.... 103
Gagnants de la Coupe Gordon-Bennett (1900-1905).... 103
Annexe de l'Exposition. Vue de nuit (Esplanade des Invalides).... 104
La partie centrale de l'Exposition au Grand Palais.... 107





PARTIE CENTRALE DE L'EXPOSITION AU GRAND PALAIS.

(Cliché de l'Union Photographique française.)

Achevé d'imprimer
par les soins
de M. JACQUES BALLIF,
Secrétaire de la Commission de la Section Rétrospective,
le premier novembre mil neuf cent huit,
sur les presses
de
L. POCHY, imprimeur,
à Paris.